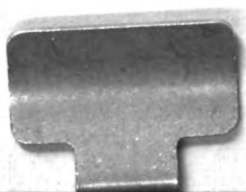
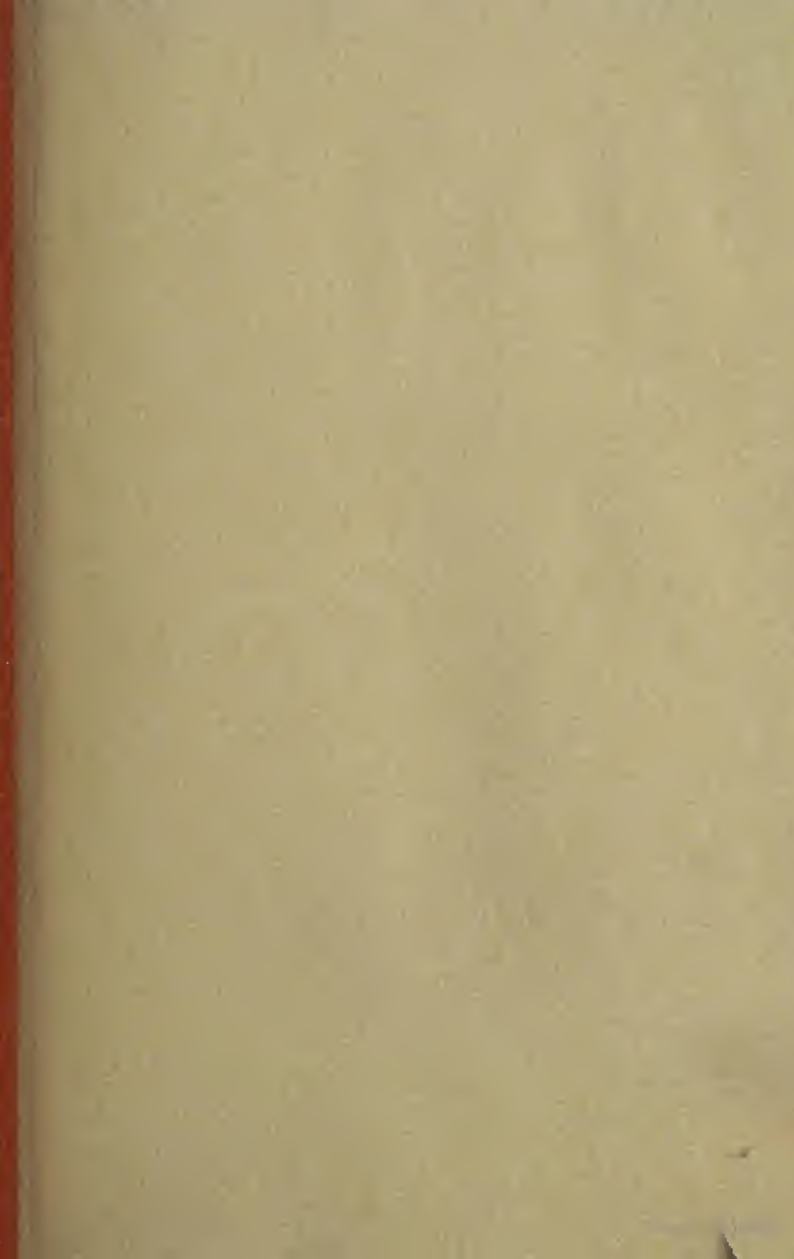
I MAGAZZINI GENERALI NELLO ARSENALE MARITTIMO DI NAPOLI

Gioacchino Curti

I MAGAZZINI GENERALI

NELLO

ARSENALE MARITTIMO DI NAPOLI

Le sorti dell'Arsenale marittimo di Napoli sono da lunga pezza decise. Ripetutamente se ne è discusso alla Camera, e l'ordine del giorno del 4 dicembre 1868 esauriva la quistione dappoichè la Camera *visto il bisogno di un Arsenale militare marittimo sulle coste meridionali dello Stato* invitava il Ministero ad assegnare *i fondi bisognevoli a dar principio al nuovo arsenale di Taranto* nei limiti che risulterebbero necessari. Taranto adunque è chiamato a raccogliere l'eredità dell'Arsenale di Napoli, e di fatti nella sistemazione definitiva degli stabilimenti marittimi Napoli non è compreso, perchè l'Italia avrà il suo grande arsenale del Mediterraneo alla Spezia, quello dell'Adriatico a Venezia, ed all'imboccatura di questo mare l'altro di Taranto, ch'è la chiave dell'Adriatico e che domina il Jonio. L'onorevole Sella nella sua ultima esposizione finanziaria accennava alla necessità di « togliere dal « porto di Napoli gli stabilimenti militari per accre- « scere vantaggi al commercio » In ultimo la Giunta parlamentare, incaricata di far la relazione rela-

tiva all'Arsenale marittimo di Genova, ha creduto di « dover esprimere il suo parere sulla convenien-
« za che vi sarebbe *per la nazione e per la città di*
« *Napoli* qualora si potesse addivenire ad una con-
« venzione, che, *cedendo l'Arsenale di questa città ed*
« *il Cantiere di Castellamare per usi commerciali ed in-*
« *dustriali*, il Governo, senza grande aggravio per
« il pubblico erario, *trovasse i mezzi finanziari per*
« *la costruzione in Taranto del terzo arsenale marit-*
« *timo* »

Camera e Governo vogliono adunque la medesima cosa, e la sentenza di morte dell'Arsenale marittimo di Napoli è pronunziata inappellabilmente nell'interesse generale della nazione, la quale ha riconosciuto la necessità dei tre Arsenali della Spezia, di Venezia e di Taranto, e l'inutilità constata e sancita dello Arsenale marittimo di Napoli. Voler che viva ancora, quando non è più vitale, quando ogni giorno dalle sue officine vengon tratte fuori le macchine indispensabili al lavoro per recarle alla Spezia, è un volerne prolungare l' agonia. La quistione, stando le cose a questo modo, si traduce adunque in un dilemma:

È più utile che viva alcuni anni ancora, non lasciando più nulla dietro di se, o che muoia immediatamente per dar luogo a quella feconda istituzione, che sono i Magazzini generali, da cui Napoli attende il più prospero avvenire?

Quale rappresentante di una Società di capitalisti francesi, inglesi, austriaci ed olandesi, co-

stituitasi per fondare in Napoli i Magazzini generali, credo mio debito quello di porre in chiaro i suoi intenti, i suoi mezzi, il suo scopo, i suoi risultati. Esaminerò in questo scritto tutte le quistioni, che scaturiscono dall' impianto in Napoli di Magazzini generali là dove è oggi l' Arsenale marittimo, e nutro la piena fiducia che le preoccupazioni sincere, ingenerate da questa trasformazione, si dilegueranno, e che incontrastata sarà nella coscienza di tutti la immensa utilità ed i grandi vantaggi, che a Napoli sono assicurati da un istituzione, che farà di questo gran centro di consumo un grande e natural centro di deposito.

Uomo pratico, guardo ai fatti pratici, ed ai loro risultati, colla fiducia, direi anzi colla certezza, che la scienza non ismentirà i secondi perchè non può smentire i primi.

Intorno ai Magazzini generali si discute da anni in Napoli senza venire ad una conchiusione pratica. Per quanto riguarda la Camera di commercio ed arti, la quistione dei Magazzini generali può dirsi oramai esurita avendo essa affermato implicitamente, colla ultima relazione della Commissione pei Magazzini generali, i voti già emessi, a contare dal 1865, e che rimasero come la espressione di un desiderio e di un bisogno sol perchè la quistione fu studiata dal lato tecnico, non da quello finanziario.

Questa relazione, letta alla Camera nella sua tornata del 28 settembre, riassume quanto ebbi l'onore di esporre a quell'onorevole consesso, cui è confidato esclusivamente il geloso compito di

tutelare gl' interessi del commercio; e dopo avere riassunto tutto intero il mio progetto essa conchiude con queste parole, che non han bisogno di essere comentate.

Dopo una tale esposizione di fatti oggi, o Signori, la vostra Commissione non crede essere il caso che la Camera di Commercio entri a pronunziarsi con nuovi voti.

Della serietà delle cose esposte ed impromesse dal signor Curti dovrà esserne giudice il Ministro al quale le proposte sono indirizzate.

In quanto al merito dell'intrapresa, cioè l'istituzione in Napoli dei Docks e Magazzini Generali, sarebbe inutile far nuove rimostranze dopo tutto quello che si è fatto; certo che questo Collegio vedrà con soddisfazione e con vera gioia quel giorno che ci apportasse l'effettuazione di un'impresa tanto aspettata.

L' effettuazione di un' impresa tanto aspettata, per ripetere le parole della relazione, è soltanto oggi possibile, essendo scomparsa la grande difficoltà che veniva dal volere i Magazzini generali, senza studiare e risolvere dapprima la quistione finanziaria. Questo valeva lo stesso che collocarsi su di un terreno poco pratico, dappoichè un progetto, per quanto si voglia stupendamente formulato, è inrealizzabile quando mancano i capitali necessari per attuarlo.

Se nel 1865 la Camera di commercio ed arti, indirizzandosi al Consiglio provinciale ed a quello civico non si fosse limitata ad esprimere un bisogno ed a formulare un concetto astratto, cioè la trasformazione dell'Arsenale marittimo in Magaz-

zini generali, e del Porto militare in mercantile, ma avesse avuto a sua disposizione i capitali necessari per recare ad atto il suo progetto, a quest'ora vedremmo il Porto militare assiepato di navigli della marineria mercantile, ed i Magazzini generali sarebbero un fatto compiuto così che Napoli, prima di ogni altra città italiana, ne avrebbe sperimentato gl' immensi vantaggi, e sarebbe oggi un gran centro di deposito ed un emporio di vasti commerci.

Oggi la situazione è mutata. La quistione finanziaria sta in prima linea, la tecnica in seconda, dappoichè è l'iniziativa privata quella che reca i capitali alla grande intrapresa, ed assume essa l' obbligo di trasformare l'Arsenale marittimo ad uso di Magazzini generali. Come debba trasformarli è quistione che riguarda la Società assuntrice, la quale ha un grande interesse che il cambiamento si operi per siffatto modo da rispondere a tutte le esigenze del commercio. Ove così non fosse, la Società assuntrice, che acquista per 5 milioni l'Arsenale, che ne spende molti di più per trasformarlo, perderebbe il suo denaro con danno proprio, e non è certo a questo modo che l'iniziativa privata conduce i suoi affari. Il problema da risolvere va oggi così formulato:

Giova o nuoce la trasformazione dell' Arsenale marittimo in Magazzini generali, dischiudendo contemporaneamente al commercio il Porto militare?

I

I Magazzini generali

I Magazzini generali sono or amai considerati come una istituzione indispensabile alla prosperità del commercio. Essi costituiscono un grande deposito su terreno libero, e quindi francato da tutte le angustie fiscali, così che il recarvi i prodotti agricoli e manifatturieri vale lo stesso che assicurar loro un mercato comune, dove possono essere importati, venduti ed esportati liberamente e con poca spesa.

Allorchè quei prodotti convergono, con vario scopo, verso il centro comune ad essi espressamente creato, la vendita n'è più facile e più pronta, i prezzi meglio sostenuti ed il produttore è sottratto alle insidie degl'intermediari, che, spinti dal loro privato interesse, sagrificano il compratore nascondendogli la vera posizione del prodotto, ch'egli vuole acquistare, sacrificando contemporaneamente il venditore col non rivelargli fino a qual punto la dimanda sia più o meno attiva.

Dove esiste questo centro comune, questo mercato generale, cui affluiscono i prodotti di una o più provincie, il produttore può giudicare la convenienza che vi ha a vendere immediatamente o ad aspettare condizioni migliori; ed alla sua volta il compratore, rendendosi conto della quantità del prodotto che esiste sul mercato, può valutare le ragioni del tornaconto nello acquistarlo immediatamente o nell'indugiare.

Ora trasportiamo su di un campo immensamente più vasto i prodotti, non di una o più provincie, ma delle più lontane e divise contrade, trasportiamoli nei Magazzini generali, ed anzichè far di essi il centro delle produzioni di un limitato territorio, consideriamoli dal punto di vista dei commerci internazionali, che vengono ad accentrarsi in un mercato comune, ed allora essi assumono il carattere di un emporeo generale, conseguendosi così un duplice scopo, non solamente di concentrare tutti i prodotti agricoli e manifatturieri dei territori, la cui viabilità mette capo al deposito ed al mercato comune, ma di costituire benanco un gran centro al commercio di transito interno ed esterno.

Napoli per la sua posizione è tale da divenire il punto intermedio dei commerci fra l' Europa e l'Asia, posizione creatagli dalla recente apertura del canale di Suez, dappoichè la più breve via che congiunge due mari, l' Adriatico ed il Tirreno, è quella che da Brindisi per Taranto mette a Napoli.

Mediante un attivo, assiduo ed intelligente lavoro, Napoli diviene il gran deposito dei prodotti dell'Asia e dell'Europa, costituendosi centro degli scambi dell'una e dell'altra, ed allora il suo commercio di esportazione trarrà alimento da quello d' importazione, ne più dal nostro porto verran fuori gli scarsi prodotti del territorio napoletano e delle provincie limitrofe, ma benanco quelli delle più lontane, non che gli altri dei paesi esteri, i quali fanno i loro depositi nei Magazzini generali di Napoli.

L'utilità dei Magazzini generali in un gran centro di consumo, e quindi in un naturale centro di deposito, è evidente. Gli stessi avversari al progetto d'impiantarli dov'è oggi l'Arsenale marittimo, ne riconoscono la importanza, e confessano che per Napoli essi sono una necessità assoluta, come quelli che creano grandi risorse commerciali ad un gran paese, la cui prosperità dipende esclusivamente dalla maggiore ampiezza dei suoi commerci.

La opposizione di coloro che non vogliono si tocchi all'arsenale marittimo, condannato legislativamente a morire in un tempo più o men vicino, si limita adunque a dire: *Fondate i Magazzini generali ovunque vi talenta, ma non toccate all'Arsenale marittimo; ovvero toccate ad esso, ma quando le Provincie meridionali avranno un arsenale meglio collocato a Taranto.*

La quistione da trattarsi primamente è quella di vedere se sia possibile costruirli in altri punti, anzichè dove oggi trovasi l'Arsenale marittimo.

Il primo pensiero della Camera di commercio ed arti fu quello di trasformare l'Arsenale marittimo in Magazzini generali, e se avesse persistito, e se avesse avuto i capitali necessari per tradurre in fatto quell'idea teoretica, oggi non ci troveremmo a fronte di una quistione, che da lungo tempo si discute, e che urge ora risolvere se davvero vuolsi che Napoli prosperi. Malgrado l'appoggio datole dal Consiglio provinciale, alla prima opposizione, che surse, la Camera mutò disegno, pensò ai Granili ed ebbe un voto di simpatia

dal Consiglio comunale; pensò finalmente ad impiantarli presso all'Immacolatella facendo sorgere all'uopo i suoli dal mare, fabbricandovi sopra i Magazzini.

Oggi dunque, se voglionsi i Magazzini generali, non possono volersi che dov'è l'Arsenale marittimo, nè la Camera dei deputati pensa diversamente, nè diversamente opinano Ministri, Ammiragli, Generali ed uomini tecnici.

Che la Camera lo voglia, risulta dall'ordine del giorno del 5 dicembre 1860 proposto dagli onorevoli Acton (attuale ministro della marina), Bixio, Minghetti, de Luca, d'Amico, Pisanelli, del Re, Cortese, Civinini, Cairoli, Maldini, Asproni, Breda, Assanti (Damiano), Dunzella, Salomone e Nisco; ordine del giorno, di cui giova qui recare il testo: « La Camera, visto il bisogno di un arsenale « militare marittimo sulle coste meridionali dello « Stato, e la necessità di coordinare fra loro i di« versi stabilimenti marittimi, invita il Ministero « a presentare, all'aprirsi della prossima sessione « legislativa, un progetto di legge per la sistema« zione definitiva degli arsenali militari marittimi « dello Stato, e che assegni fondi bisognevoli a dar « principio al nuovo arsenale di Taranto nei limiti « che risúlteranno necessarii ».

Per la Camera dei deputati adunque l'abbandono dell'arsenale marittimo di Napoli era subordinato al concetto della sistemazione di tutti gli arsenali dello Stato, ed alla costruzione, nel Mare piccolo di Taranto, di un nuovo arsenale che, insieme all'altro della Spezia ed a quello di Venezia, as-

sicuri la prevalenza della marineria italiana sui mari che bagnano l'Italia, il Mediterraneo, il Jonio e l'Adriatico.

Quell'ordine del giorno creava al Governo il dovere di studiare il progetto per la costruzione dell'arsenale a Taranto, ed il Governo da parte sua ha adempiuto a quel dovere, dappoichè tal progetto è definitivamente adottato dopo lunghi studi di Commissioni all' uopo create, e delle quali fecer parte gli uomini più competenti.

Sancita adunque legislativamente la sistemazione degli arsenali marittimi dello Stato, condotto a termine definitivamente il progetto dell'arsenale di Taranto, non rimane che stanziare nel bilancio i fondi necessari per iniziarlo e condurlo a termine. Si lavora all' arsenale della Spezia, si lavora all'altro di Venezia, ma il Mare piccolo di Taranto è sempre il vivaio di ostriche, non avendo consentito le finanze dello Stato d'iniziare le costruzioni necessarie pel nuovo Arsenale, nè la Camera essendosi più ricordata di aver chiesto col suo ordine del giorno un progetto di legge, che determinasse i fondi bisognevoli per dar cominciamento ai lavori di questo terzo arsenale marittimo.

Quanto al Governo poi, comunque troppo tardi, pure ha finito per ricordarsi del voto della Camera, e nella ultima esposizione finanziaria il ministro Sella espresse l'idea che Napoli imitasse l'esempio di Genova; ma allora, meglio di quanto fu praticato in Genova, la iniziativa privata intavolò pratiche col Governo per lo acquisto dell'Arsenale marittimo collo scopo di assicurare al commercio la

pronta attuazione dei Magazzini generale con sì vasto concetto da far che Napoli divenisse un grande emporio di larghissimi commerci.

È una Società di capitalisti francesi quella che assunse la iniziativa della grande intrapresa riunendo in un medesimo concetto *banchieri inglesi, austriaci ed olandesi.* Non trattavasi soltanto di venire ad una conchiusione definitiva col Governo, ma benanco di assicurare il successo dell'intrapresa, iniziando degli accordi coi produttori e colle Case, che più specialmente fanno il commercio dei grani del Danubio, da dove spediscono annualmente un 3000 navi carichi di grano nel Mediterraneo, accordi diretti a conseguire che una gran parte di tali carichi venisse a Napoli attrattivi dalle facilitazioni che vi troveranno.

La notizia, corsa su pei giornali, che una Società potente per capitali avrebbe assunta l'intrapresa dei Magazzini generali in Napoli, produsse la migliore impressione in Inghilterra, dove si comprende perfettamente che l'apertura del canale di Suez distrae una gran parte dei navigli dall'antica via del Capo di Buona Speranza, il che torna a danno del commercio inglese che finora ha monopolizzato tutto intero il traffico asiatico. Le Case, che più esercitano questo commercio, si trovano oggi nell'alternativa o di rinunziare ad esso, o di venire in Italia per mantenerlo nelle loro mani; e per venirvi aspettano (come dichiarava l'onorevole Semenza, deputato alla Camera e banchiere in Londra) che si costituisse un gran mercato, dove esse trovino tutte quelle facilitazioni, che han-

no attratto quasi intero il commercio asiatico nella capitale dell' Inghilterra e nei mercati secondari inglesi.

Urge dunque di far presto, e sarebbe fatale errore se Napoli rimanesse ultimo in quel movimento affrettato, che spinge varie città marittime italiane a fondare Magazzini generali. Se Napoli non si affretta a precederle, comprometterà il suo avvenire, ed è troppo facil cosa il comprendere che far presto è vita per la città nostra, indugiare è morte, dappoichè il commercio non ha l'abitudine di attendere in anticamera perchè gli sia aperta la porta. Quando non può entrarvi, quando non può sfondarla superando gli ostacoli, prende altra via, poichè ogni minuto, che passa, rappresenta una cifra nel bilancio del commerciante; una cifra attiva, se quel minuto fu fruttuosamente impiegato; passiva se andò perduto.

Triste destino, ch'è quello di Napoli condannato ad attendere sempre! Attende ancora che il suo antico porto mercantile sia ingrandito; attende che due mari, il Mediterraneo e l'Adriatico, siano posti in comunicazione diretta a mezzo di una linea ferroviaria, che congiunga Brindisi a Taranto, e Taranto, per Potenza ed Eboli, a Napoli; attende da quasi cinque anni la trasformazione del suo porto militare in porto mercantile, e da quasi cinque anni attende i suoi Magazzini generali! Perchè attenda le due prime cose ancora, si comprende facilmente; ma perchè attenda le altre due sarebbe difficile l'indovinarlo, se le preoccupazioni degli uni, e le mire interessate degli altri non lo chiarissero.

Delle mire interessate è inutile l'occuparsi, perchè questo scritto non ha altro scopo, che non sia quello di dileguare le preoccupazioni oneste ponendo in luce il grande interesse che ha Napoli di veder sorgere i Magazzini generali e di veder dischiuso il porto militare al naviglio mercantile. Questo interesse impone di dimostrare quanto siano infondate le preoccupazioni di coloro, i quali temono che dallo scomparire dell'arsenale marittimo possa venirne danno alla famiglia operaia che lavora in esso, ed alle industrie marinaresche del nostro golfo, le quali da esso, come si dice, traggono alimento.

II.

Gli operai e le industrie marinaresche

Ho dimandato al principio di questo scritto: Giova o nuoce la trasformazione dell'Arsenale marittimo in Magazzini generali?

Che giovi è dimostrato inoppugnabilmente, ed in tesi generale non vi ha chi non riconosca la sterminata importanza che essi hanno. La riconoscono per fino quelli che combattono la trasformazione dell'Arsenale.

Non devo discutere adunque se giovi, ma invece ricercare in che nuoccia la trasformazione dell'arsenale in Magazzini generali.

Nuoce alla famiglia operaia poichè vien meno il lavoro; nuoce alle industrie marinaresche perchè vien

meno la fonte donde esse traggono la vita, cioè l'Arsenale militare marittimo.

Son queste le preoccupazioni, che bisogna distruggere con quella calma, la quale viene da calcoli sicuri e da fondati convincimenti.

Nuoce alla famiglia operaia!

Nuoce perchè vien meno ad essa il lavoro, come se il lavoro non debba aumentare in grandissime proporzioni per la maggiore attività che acquista il cantiere di Castellamare.

La Società intraprenditrice dei Magazzini generali compra dallo Stato, non solo la località dell'Arsenale marittimo, ma benanco il cantiere di Castellamare, e paga 5 milioni pel primo, 5 altri pel secondo. Oggi l'operaio lavora in media venti giorni in un mese, perchè le braccia aumentano o diminuiscono a seconda del bisogno, e se si guarda al bilancio della marina pel 1870 si vedrà che al lavoro degli operai è assegnata la somma di 3,800,000 lire distribuite per i tre dipartimenti marittimi della Spezia, di Venezia e di Napoli, non che per Genova. Naturalmente il maggior lavoro è alla Spezia, ma pur dividendo in egual parte quella somma, avremo che a Napoli si spendono lire 950,000. Si potrà ammettere menomamente che una Società, la quale acquista il cantiere di Castellamare per 5 milioni, possa abbandonare un'intrapresa, sulla quale fa maggiore assegnamento? Cinque milioni sono di già una grossa somma, cui devesi aggiunger l' altra, non meno rilevante, per porre quel cantiere in condizione di assicurare un utile conveniente. L'iniziativa privata calcola tut-

te, e deve trovare in tutto il suo tornaconto, ed essa non getta in una voragine il proprio denaro, ma studia i mezzi meglio convenienti perchè il denaro frutti largamente.

Per ritrarre il maggior frutto dei non pochi milioni che spende per lo acquisto del cantiere, e per porlo in istato d'intraprendere costruzioni navali in ferro ed in legno, l'iniziativa privata deve fare assegnamento sulla maggiore attività di lavoro, e conseguentemente le braccia, anzichè diminuire, dovranno aumentare, e l'operaio, pel quale il mese non è ora che di 20 giorni, troverà che l'iniziativa privata gli assicura invece per lo meno 26 giorni di lavoro.

I calcoli della Società, per quanto riguarda i non pochi milioni, ch'essa impiega a Castellamare, poggiano sulla base del prezzo della materia prima necessaria alle costruzioni navali, cioè il legname, che qui costa un terzo meno di quanto costa in Francia, e meno benanco di quel che costa negli altri cantieri italiani. A Castellamare la Società trova locali convenientissimi alle grosse costruzioni, in legno ed in ferro, e nel giorno in cui essa recherà con i suoi capitali l'attività, ch' è propria dell'iniziativa privata, allora ferverà il lavoro su quel cantiere, da cui usciranno navigli in legno ed in ferro. L'opificio di Pietrarsa, del quale il nostro paese è a giusto titolo geloso, risentirà pur esso gli effetti del movimento impresso alle costruzioni navali, e non saranno soltanto gli operai che avranno a vantaggiarsene, ma benanco le industrie marinaresche e le meccaniche.

Sono sul terreno della seconda quistione, cioè che non solo la trasformazione dell'Arsenale giova alla classe operaia, ma benanco alle industrie marineresche, le quali, come si dice, traggono dall'arsenale il loro primo alimento. Se così fosse, le industrie nostre marittime dovrebbero trovarsi in condizioni prosperevolissime, quando che al contrario sono in condizioni troppo modeste. Qual' è dunque la benefica influenza, che su di esse esercita l' Arsenale marittimo? Dai nostri cantieri infatti non vengon fuori quei cinquanta navigli, in media di 570 tonnellate ciascuno, i quali vengon anche fuori annualmente dai cantieri della Liguria; dai nostri cantieri, o per dire le cose come sono, dalle nostre spiaggie, perchè cantieri non abbiamo, sono lanciati in mare legni sottili destinati al piccolo commercio di cabotaggio, ed essi smentiscono nel modo più formale che vi hanno qui, nel golfo di Napoli, industrie marineresche di grande importanza. Quel che vi ha di certo si è lo ingegno svegliato dei nostri costruttori, che superano tutte le difficoltà, e che al difetto d'istruzione tecnica suppliscono coll' acume naturale. Grossi navigli si son pure costruiti nel nostro golfo, comunque il loro numero sia troppo limitato, ed essi rivelano la forza dell'ingegno e l'ardire dei nostri costruttori Ora quando a quest' uomini darete capi esperti nella teoria, quando non li porrete nella dura condizione di mettere a tortura il loro ingegno, per risolvere praticamente i problemi, che tecnicamente non sanno risolvere, allora questi uomini faranno miracoli, e le indu-

strie marineresche prenderanno un largo sviluppo. Condannate finora a vivere all'ombra del Governo, condannato a trarre il loro alimento da una protezione esigente, esse, sospinte dall'iniziativa privata, rivaleggieranno colle industrie marinaresche della Liguria, e la esistenza degli operai, anzichè venir meno per difetto di alimento, diverrà più tranquilla e più agiata per l'abbondanza del lavoro.

Ma non è da questo solo punto di vista che va considerato il miglioramento della classe operaia, perchè se da una parte essa trae largamente il lavoro dal cantiere di Castellammare, dall' altro lo trae abbondante dagli stessi magazzini generali. A Castellammare non le sole costruzioni di nuovi legni forniranno lavoro, ma benanco le riparazioni dei navigli che numerosi vengono a gettar le ancore nel porto di Napoli, divenuto emporio di ampi commerci. In un Dock, fosse pure di secondo o di terz' ordine, trovansi sempre da 10 a 20 navigli in riparazione, ed il lavoro è attivo ed incalzante per dar luogo ai nuovi che arrivano, e per fare uscir presto quelli che vi stanno. Il commercio, lo ripeto, ha sempre fretta e reclama che i navigli che recano ai Magazzini generali le merci per depositarle, scarichino, ricarichino, e ricevano le riparazioni necessarie, senza ritardo affin di poter partire sollecitamente. Di fatti nei Magazzini generali tutto il movimento si opera a forza di macchine a vapore o ad acqua, non solo, per ragion di economia, ma per guadagnar tempo, e questi congegni, che riducono al minimo le spe-

se d'imbarco e di disbarco, han bisogno di macchinisti che li dirigano, di operai pronti per tutte le eventualità. E ben si comprende che questo lavoro affrettato, per quanto abbia un sussidio potente nelle macchine, pure non può compiersi che aumentando le braccia, così che coloro i quali si preoccupano del danno, che potrebbe venirne alla famiglia operaia devono invece esser convinti che i 2000 operai dell' Arsenale marittimo saranno allora insufficienti.

La famiglia operaia non perde adunque nulla trasformando l' Arsenale militare marittimo in Magazzini generali, anzi vi guadagna, perchè vi ha maggior quantità ed attività di lavoro urgente non al cantiere soltanto, ma ai Magazzini generali. Se vi ha perdita per qualcuno, potrebbe essere per gl' impiegati; ma son tutti militari, e quindi il lor danno si riduce ad un poco di disagio, perchè essi, se non sono più necessari qui, anderanno alla Spezia, a Venezia, a Taranto dove la costruzione del nuovo Arsenale richiede maggiori cure e maggiore sorveglianza. Nulla di più facile che questo li disturbi, che li costringa a modificare le loro abitudini, a lavorare più di quanto lavorano a Napoli, dove lavorano pochissimo, e dove, per pagare la quindicina agli operai, ne sospendono i lavori due giorni in ogni mese. Ed intanto oggi avviene che si trovino di quelli, i quali, anzichè mantenere salda la disciplina, incitano gli operai a reclamare, e li sospingono, pure nolenti, a protestare contro la trasformazione dell' Arsenale marittimo; ma il povero operaio, che subisce

la pressione, dopo aver protestato, si affretta a far conoscere la pressione subìta contro il proprio interesse.

E qui cade opportuno il dichiarare che la Società materialmente e moralmente ha assunto l' impegno di preferire quanti in qualsiasi modo traggono la loro sussistenza dall' Arsenale; ha assunto benanco un più vasto impegno, quello cioè che tutto intero il personale dei Magazzini sia d' italiani, convinta che a questo modo essa guadagnerà le universali simpatie, che hanno sempre un grande valore. E così pure, perchè queste simpatie fossero generali, ha posto per condizione che la consegna dell'Arsenale si esegua man mano che si vanno sgombrando i locali nel periodo di due anni, per dare il tempo necessario ai lavori del nuovo Arsenale di Taranto.

Se i Magazzini generali però si limitassero ad essere un centro di deposito, e non altro, non avrebbero che una mediocre importanza, quando che ne avranno una grandissima per le istituzioni varie che vanno loro annesse.

III.

Banca di sconto. Assicurazioni e credito marittimo

I Magazzini generali senza il concorso potente di una Banca, la quale anticipi sui *warants* (ricevute delle merci), sono impossibili. Lasciando da parte le piccole città, e guardando invece a Parigi, allorchè i vincoli posti alla concessione non

permettevano che la Società dei Magazzini generali anticipasse denari sui depositi esistenti, essi non attecchivano, e difficilmente ricavavansi dai fitti e dai dritti di magazzinaggio le sole spese di amministrazione. Trovandosi per siffatto motivo sull'orlo del fallimento, il Consiglio di Stato di Francia riconobbe la necessità di togliere quel divieto, ed immediatamente i Magazzini prosperarono. I negozianti, i produttori e gli speculatori, per la possibilità di aver anticipazioni a modico interesse, fecero capo dai Magazzini e trovarono che a questo modo i capitali, di cui disponevano, per effetto delle anticipazioni, raddoppiavansi dando così una maggiore produttività.

L'evidenza dei fatti e l'esempio della Francia e dell' Inghilterra, lo dimostrano nel modo più evidente. Da un lato chi deposita le merci può disporre di una parte del capitale in esse impiegato, dall'altro si ha la maggior cura delle merci depositate, perchè non rappresentano soltanto un meschino prezzo di temporanea locazione, ma bensì un capitale anticipato, che alla Società preme di ben custodire.

Più modico è l'interesse, più le merci affluiscono; e più le merci affluiscono nei Magazzini generali, più la Società larglieggia nei fitti e nella ragione dello sconto dei *wrants*. Sono due interessi che si armonizzano conseguendo un grande scopo.

Si è stabilito adunque di annettere ai Magazzini generali una potente Banca, il cui credito sia illimitato, vincolando la ragione dell' interesse sulle anticipazioni dal 5 al 6 per 100 all'anno.

Come si vede il campo è vastissimo, e si dedurranno facilmente le maggiori conseguenze da quest'aggregazione ai Magazzini generali. È l'iniziativa privata esclusivamente quella che può conseguire tali risultati, perchè non vincolata da tutti quegli inciampi che l'azione dello Stato, e di qualsiasi ente, deve crearsi per garentire il proprio interesse.

Ma non bastano le anticipazioni limitate ai soli depositi esistenti nei magazzini, dappoichè bisogna slargarle benanco alle merci viaggianti. Quando nei più lontani porti del nuovo e del vecchio mondo si potranno avere le anticipazioni sul valore delle merci che partono dirette pei Magazzini generali di Napoli, quando il produttore od il commerciante sanno di avere, appena partita la nave, da 3 a 4 quinti sul valore delle merci imbarcate, allora troveranno il loro tornaconto a spedire per Napoli, anzichè per altra località. Però produttori e commercianti per operare colla certezza che le loro merci non rimarranno invendute nei Magazzini, e che finiranno per vendersi con loro danno, han bisogno di essere bene informati della situazione del mercato, e quindi sarà indispensabile di ordinare un sistema di pubblicità così largo da soddisfare alle giuste esigenze dei produttori e del commercio.

I Magazzini generali avranno adunque il loro organo di pubblicità, il quale sarà dedicato specialmente alle merci, che arrivano, che sortono e che sono in deposito. Avviserà in tempo utile le vendite al pubblico incanto delle mercanzie di ogni genere, e prenderà le necessarie pre-

cauzioni affinchè nei luoghi di consumo sia conosciuto ciò che trovasi in vendita a Napoli, e conseguentemente il concorso dei compratori manterrà in sostegno il prezzo delle merci.

Quest'organo di pubblicità, oltre del prezzo corrente delle merci, conterrà la situazione di tutti i mercati europei, così che il commerciante, il trafficante, il produttore si troveranno in condizione di formare i propri criteri su dati esatti.

Con tal modo di pubblicità in varie lingue i Magazzini generali in breve spazio di tempo saranno universalmente conosciuti, e gli speculatori correranno ad essi perchè sussidiati da un pingue capitale, che anticipa da 3 a 4 quinti sul valore dei prodotti, siano manifatturieri od agricoli.

Ma se i commercianti trovano nei Magazzini generali e nelle Banca che sconta i *warants* le maggiori facilitazioni, che devono dare un forte impulso al commercio; se i produttori trovano, mercè i depositi nei Magazzini, pronti i capitali così necessari allo sviluppo delle industrie agricole, che costituiscono la grande risorsa nazionale; se i manifatturieri, a mezzo dei depositi, si procurano il capitale che deve slargare la sfera delle loro operazioni; in una parola se il grosso come il piccolo commercio, l'industria agricola e l'industria manifatturiera trovano un possente ausiliare nei Magazzini generali, anco la marineria mercantile deve trovarvi qualche cosa che aiuti il suo incremento, e che ponga i navigli arrivati nel nostro porto, non solo nella condizione di sbarcare i loro carichi, e di trovare novella caricazione

sicuramente senza perdita di tempo, ma benanco nella condizione di aver qui quanto è necessario per assicurare il naviglio e la mercanzia su di esso imbarcata.

Napoli non possiede che modeste Compagnie di assicurazioni marittime e quindi i proprietari di merci, sia dirette al porto od in partenza da Napoli, non assicurano con tranquillità di animo, oltre alle difficoltà di eseguire delle forti assicurazioni. La Societá che farà anticipazioni sopra merci viaggianti per mare ha un doppio interesse a creare l'assicurazione marittima su solida base; ha l'interesse di richiamare per mezzo di essa i prodotti assicurati ai Magazzini generali; ha l'interesse della sicurezza del denaro anticipato sulle merci viaggianti, perchè qualora arrivi una sventura, il suo capitale non pericoli.

Quindi per ovviare a questo grande difetto, che Napoli sperimenta, la Società dei Magazzini generali ha pensato di stabilire una solidissima Società di assicurazioni marittime.

Ma l'iniziativa privata, che nulla lascia d'intentato per assicurare la riuscita delle sue operazioni. si troverà benanco nel bisogno di creare qui una istituzione supremamente necessaria, cioè il *Credito marittimo*, dal quale la marineria mercantile riceverà un vigoroso impuiso. Quello, che fra noi chiamasi il credito marittimo, è una smodata usura, i cui esagerati interessi, anzichè aiutare, paralizzano lo sviluppo della marineria. La Società che ha un vasto cantiere , come quello di Castellamare, appropriato ad ogni maniera di costruzioni

navali, costituendo su larga base il credito marittimo assicurerà le risorse necessarie agli armatori, senza imporre ad essi dure condizioni.

Come facilmente si scorge, i Magazzini generali abbracciano tutte insieme la produzione manifatturiera e l'agricola, il commercio interno e l'esterno, la marineria mercantile e le industrie marinaresche. Sono queste le ruote varie di un congegno, studiato in tutte le sue parti, le quali, armonizzate fra loro, devono dare i risultamenti più favorevoli ai grossi capitali impiegati a creare un complesso d'istituzioni fra loro affini, e che a vicenda si giovano. Sarebbe ippocrisia il dire che l'iniziativa privata fonda un' istituzione, la quale reclama molti milioni, collo scopo esclusivo di assicurare il benessere di Napoli ; ma quanto essa possa influire a creare la prosperità di Napoli, devono giudicarlo gli onorevoli Corpi deliberanti, cui fò appello per chiedere niente altro che il loro *concorso morale.*

Dopo quanto ho esposto finora se aggiungessi che Napoli diverrà un grande emporio di commerci, e che le industrie, le quali traggono dal mare la loro esistenza, acquisteranno un grande slancio, si potrebbe considerare come sospetta la mia parola; ma questo non si potrà negare però, che capitali francesi ed inglesi, austriaci ed olandesi, i quali saranno lietissimi di avere a compagni i capitali indigeni, questo non si potrà negare, io dico, che, riuniti tutti insieme e rappresentati da potenti Istituti di credito, non verrebbo a re-

car quì ingenti capitali, se non vi trovassero la loro convenienza. Il denaro è essenzialmente egoista, e calcola il maggiore od il minore utile che può trarre da uno più che da un altro collocamento; ma che la prosperità di una gigantesca intrapresa di capitali, in essa consociati, non può non rifluire sulla prosperità del paese, dov' essa viene a porre la sua sede, è certo tal cosa, la quale non ha bisogno di essere dimostrata.

Ed un' altra cosa mi si consenta di dire, o meglio un'altra frase mi si consenta di ripetere, ed è che bisogna far presto per guadagnare quella posizione, che altre città italiane si assicureranno prima di noi, se noi saremo neghittosi. La sorte dell'Arsenale marittimo di Napoli è definitivamente decisa, ed esso è condannato a scomparire in un tempo più o meno lontano. Lo ha detto la Camera colle sue discussioni nelle tornate del 17 dicembre 1864, del 3 e 4 dicembre 1868, e più ancora che colle sue discussioni, lo ha detto col suo ordine del giorno della stessa data. Alla lor volta lo han detto tutti i Ministri, tutti gli Ammiragli, tutti i Generali, tutti gli uomini tecnici i più competenti; lo han detto coloro che oggi non voglion si tocchi all'Arsenale di Napoli. Scomparendo ora, esso crea una grande risorsa; scomparendo fra due o tre anni, Napoli non avrà nè Arsenale marittimo, nè Magazzini generali.

Napoli novembre 1870.

GIOACCHINO CURTI